

Lokomotiv-ECM: Datenaustausch ist wichtig

Instandhaltung Die ECM-Verantwortlichkeiten (ECM, zuständige Stelle für die Instandhaltung) sind auch im Bereich der Lokomotiv-Instandhaltung nun gelebte Realität – wenn auch noch nicht lange. Daher treten immer noch viele Fragen auf, wie sich beim zweiten Branchentreffen zum Thema zeigte, das die Schweizer BahnVerstand GmbH im November 2022 veranstaltete. Und am Ende der Tagung erklärten sich sogar vier Referenten bereit, jeweils ein konkretes Hindernis der Zusammenarbeit bis zum nächsten Treffen aus dem Weg zu schaffen.

Zunächst gab es ein paar grundsätzliche Statements. So sind die Beziehungen einer Lok-ECM zu anderen Akteuren im Sektor durchaus nicht trivial, so Markus Schellhammer von BLS Cargo AG – insbesondere, wenn es deren viele sind. So würden die Loks von BLS Cargo mit nicht weniger als siebzehn verschiedenen EVU in vier Sprach-Regionen durch Europa fahren. Und in jedem EVU gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Ansprechpartner. Deshalb sei der zeitnahe Austausch relevanter Betriebsdaten aufwändig, aber wichtig, um die hoheitlichen Anforderungen zu erfüllen.

Für Stefan Hofstetter der European Loc Pool AG ist es wichtig, dass der Sektor die Hersteller besser über den Lebenszyklus des Fahrzeugs informieren möge. Nur auf diese Weise könne der Hersteller seiner eigentlichen Produkthaftung nachkommen. Denn noch immer komme es vor, dass bei einer Erst-Inbetriebnahme einer fabrikneuen Lok Hersteller und ECM erstmal nicht genau wissen, wie sie vorzugehen haben.

Das Problem der Auditierung einer Werkstatt, die für mehrere Auftraggeber arbeite, sprach Sylvia Horst von der Transdev Instandhaltung GmbH an. Sie erlebe immer wieder die Unsicherheiten ihrer Auftraggeber, inwiefern diese die zertifizierte Werkstatt erneut zu auditieren haben oder nicht. „Heute werden wir acht bis zehn Mal pro Jahr von unseren Auftraggebern auditiert; das ist ein Auditierungswahnsinn. Leider geben die Aufsichtsbehörden in dieser Frage derzeit keine klaren Antworten“, so Horst.

Verbesserte Zusammenarbeit

Der zweite Block behandelte die Frage, wie genau es gehen sollte, schritt-

weise in der Zusammenarbeit besser zu werden. Babette Müller-Reichenwallner, Railnova, hat die Teilnehmer zu einer grundsätzlich offeneren Haltung zum Austausch von Betriebsdaten ermutigt. Mit Blick auf die konkrete Situation im Sektor sieht sie keinen Sinn darin, auf die Standardisierung zu warten. Vielmehr sollen sich die Akteure darauf einrichten, dass es nie eine ideale Plattform geben wird, die alle Zwecke abdeckt. Besser sei es, klein anzufangen und jedes neue System von Anfang an (IT-technisch) offen zu gestalten.

Sico Algermissen von Sternico stellte das Forschungsprojekt DISTINplus vor, das sich mit der Standardisierung und Digitalisierung der Instandhaltungsprozesse beschäftigt. Auch er empfahl, schrittweise vorzugehen bei der Standardisierung und sich zunächst einmal auf einheitliche Formate (des Datenaustauschs) zu verständigen und nicht sofort mit dem Vereinheitlichen von Inhalten anzufangen. Im Anschluss an das Projekt DISTINplus sollen standardisierte Vorgaben mit dem kostenpflichtigen Tool Raildex und dem kostenlosen Softwaretool Railbase zur Verfügung gestellt werden, um die Einstiegshürden für den digitalen Datenaustausch so gering wie möglich zu halten. Für Ende März 2023 plane Sternico zusammen mit der VPI European Rail Service GmbH (VERS) eine Informationsveranstaltung.

Laut Maik Mannstedt habe Siemens Mobility schon einmal mit dem Austausch von Instandhaltungsdaten über eine Plattform angefangen. Der Rail-Service Hub ist ein Siemens-interne Konzept aus zwei Bestandteilen: der Fleet Asset Readiness mit aktuellen Zustandsdaten der Fahrzeuge und dem Workshop Finder. Auch Mannstedt appellierte: „Wir müssen uns trauen, Daten zu teilen.“

Für Dr. Axel Marquardt von der Captrain Deutschland-Gruppe wäre eine einheitliche Codierung von Schäden und von Nutzungsbeschränkungen erstrebenswert – wie beim Datenaustausch bei Güterwagen. Dabei sollte idealerweise für den operativen Dienst mit wenigen Codes und in der Werkstatt mit deutlich mehr Codes gearbeitet werden.

Der zweite Tag begann mit dem dritten Block und beschäftigte sich mit

den „aktuellen technischen Herausforderungen in der Lokomotiv-Instandhaltung“. Andreas Volk, Sconrail, zeigte auf, dass ECM 2 und ECM 3 sehr schnell mit der von ihnen verlangten Analyse der sicherheitskritischen Komponenten an ihren Fahrzeugen überfordert sein können. Das gelte insbesondere dann, wenn die Fahrzeuge schon einige Jahrzehnte Betriebsdauer auf dem Buckel haben.

Markus Schumann, Knorr-Bremse, hielt fest, dass Diagnosedaten zum Zustand von Komponenten ein „game changer“ sind, weil das traditionelle Instandhaltungsverfahren mit Fristen und Prüfungen obsolet wird.

Für Dr. Bernhard Frei, Prose AG, treiben die Lebenszyklen der Komponenten das Obsoleszenz-Management des Fahrzeugs. Im Interesse eines nachhaltigen Fahrzeugmanagements ergeben sich hier auf allen Stufen des Asset-Managements neue Fragen, aber auch neue Chancen für eine Kreislaufwirtschaft.

Umsetzung von vier Maßnahmen

Vier Referenten haben sich bereit erklärt, eine Patenschaft zu übernehmen für Maßnahmen für eine bessere Zusammenarbeit im Sektor. Die Paten wollen bei der Folgeveranstaltung am 15./16.11.2023 über den Stand der Umsetzung berichten. Dies sind:

Tobias Gras, SBB Cargo International: Entwickeln eines einheitlichen Vorgehens beim Datenaustausch zwischen Halter und „Entnahmestelle“-EVU zur Umsetzung der revidierten Netzzugangs-Regelungen Bahnstrom in Deutschland.

Sylvia Horst, Transdev Instandhaltung: Herbeiführen eines gemeinsamen Verständnisses im Sektor, ob und in welchem Umfang eine bereits zertifizierte Werkstatt von ihren Auftraggebern erneut auditiert werden soll.

Dr. Axel Marquardt, Captrain Gruppe: Entwickeln eines Vorschlags für eine einheitliche Codierung von Lok-Schäden und Nutzungsbeschränkungen an Loks nach dem Vorbild des Schadenkatalogs für Güterwagen im AVV.

Andreas Volk, Sconrail: Entwurf einer Handreichung, wie die ECM bei Lokomotiven vorgehen sollen, um für ihre Fahrzeuge die sicherheitskritischen Komponenten zu definieren. RB 16.1.23 [cm]